

Für die 82 Kilometer lange Wasserstraße benötigen die Schiffe je nach Größe und Ladung zwischen acht und zehn Stunden. An den drei Schleusenanlagen, in denen sie auf das Niveau des 27 Meter über dem Meeresspiegel liegenden Gatúnsees angehoben und später wieder abgesenkt werden, sind Kapitäne und Lotsen besonders gefordert. Vor allem bei starkem Wind. Der Abstand zwischen Schleusenmauer und den größten Schiffen, die den Kanal passieren, beträgt gerade mal sechs Zentimeter. Unfälle passieren immer wieder, meist gehen sie jedoch glimpflich aus. Ist die Wasserstraße jedoch länger gesperrt, kommt es schnell zum Stau. Dann nimmt sogar der Welthandel Schaden. Pro Jahr nutzen rund 14 500 Schiffe die Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik. Etwa sechs Prozent der Seefracht weltweit wird durch den Kanal transportiert. Hauptprofiteur sind die USA mit den großen Häfen an der Ostküste, zwei Drittel aller Waren kommen von dort oder gehen dorthin. Zweitgrößter Profiteur ist China: Dank des Kanals müssen viele Waren nicht um Kap Horn an der Südspitze Amerikas geschippert werden. Diese Passage ist 15 000 Kilometer länger und benötigt drei Wochen mehr Zeit.

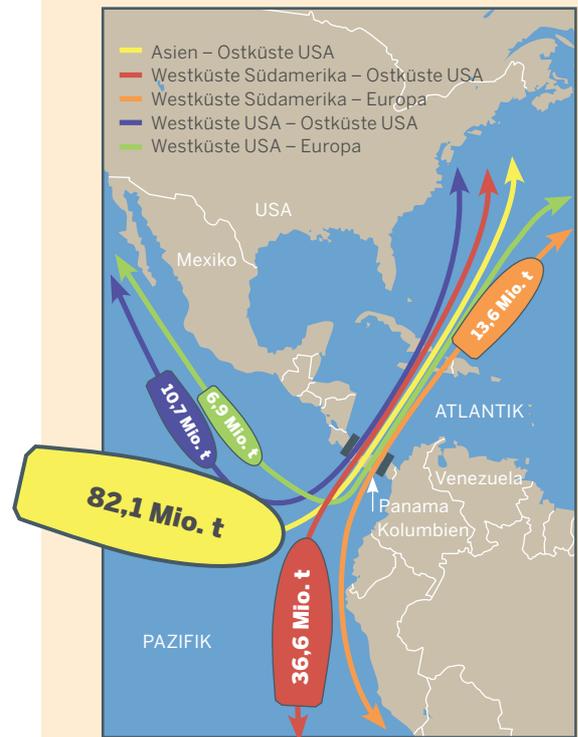
Ab Juli gewinnt die „Lebensader des Welthandels“ noch mehr an Bedeutung. Dann können auch Schiffe den Kanal passieren, die eine Transportleistung von 12 500 Containern bringen. Bislang war dies nur Frachtern mit maximal 4 500 Containern möglich. Fast acht Milliarden US-Dollar – drei Milliarden mehr als ursprünglich geplant – investierte die staatliche „Autoridad del Canal de Panamá“ in die dazu notwendige Verbreiterung, Vergrößerung und Vertiefung. Fast 200 000 Tonnen Stahl und 4,5 Kubikkilometer Zement wurden seit dem Beginn der Arbeiten im Jahr 2007 verbaut. Als technologische Meisterleistung gelten die 16 neuen Schleusentore. Diese sind bis zu 33 Meter hoch, acht bis zehn Meter breit und wiegen jeweils 4 230 Tonnen. Der Aufwand soll sich rechnen: Panamakanal-Chef Jorge Quijano will das Cargovolumen auf 500 Millionen Tonnen pro Jahr verdoppeln. Die jährlichen Einnahmen sollen um 1,4 Milliarden auf insgesamt rund vier Milliarden Dollar steigen. Die Akzeptanz bei Panamas Bürgern für das Projekt ist hoch. Der Kanal trägt bislang schon rund 14 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt des mittelamerikanischen Staates bei.

Fraglich ist jedoch, ob sich die Investitionen schnell amortisieren werden. Das Problem: die steigenden Löhne in China. Immer mehr Produktionsstätten werden deshalb aus dem Reich der Mitte abgezogen und in südostasiatische Länder verlagert. Die aber liegen näher am Suezkanal. Zudem fragt China weniger Rohstoffe nach. Als Folge davon haben viele chinesische Reedereien den Betrieb eingestellt. Auch der niedrige Ölpreis schadet. Die Importquoten der Förderländer sinken, die Energieexporte der USA drohen weniger hoch auszufallen als gedacht. Weltwirtschaft und Welthandel wachsen nicht so dynamisch wie erwartet; das zeigt sich auch am Baltic Dry Index. Der Frühindikator, der Frachtkosten von Rohstoffen wie Eisenerz, Kupfer und Kohle abbildet, ist binnen eines Jahres um 40 Prozent gefallen. Kanalchef Quijano lässt sich davon nicht beeindrucken. Er plant, in den kommenden Jahren weitere 17 Milliarden Dollar zu investieren, um auch den größten Schiffen der Welt die Durchfahrt zu ermöglichen. 

229

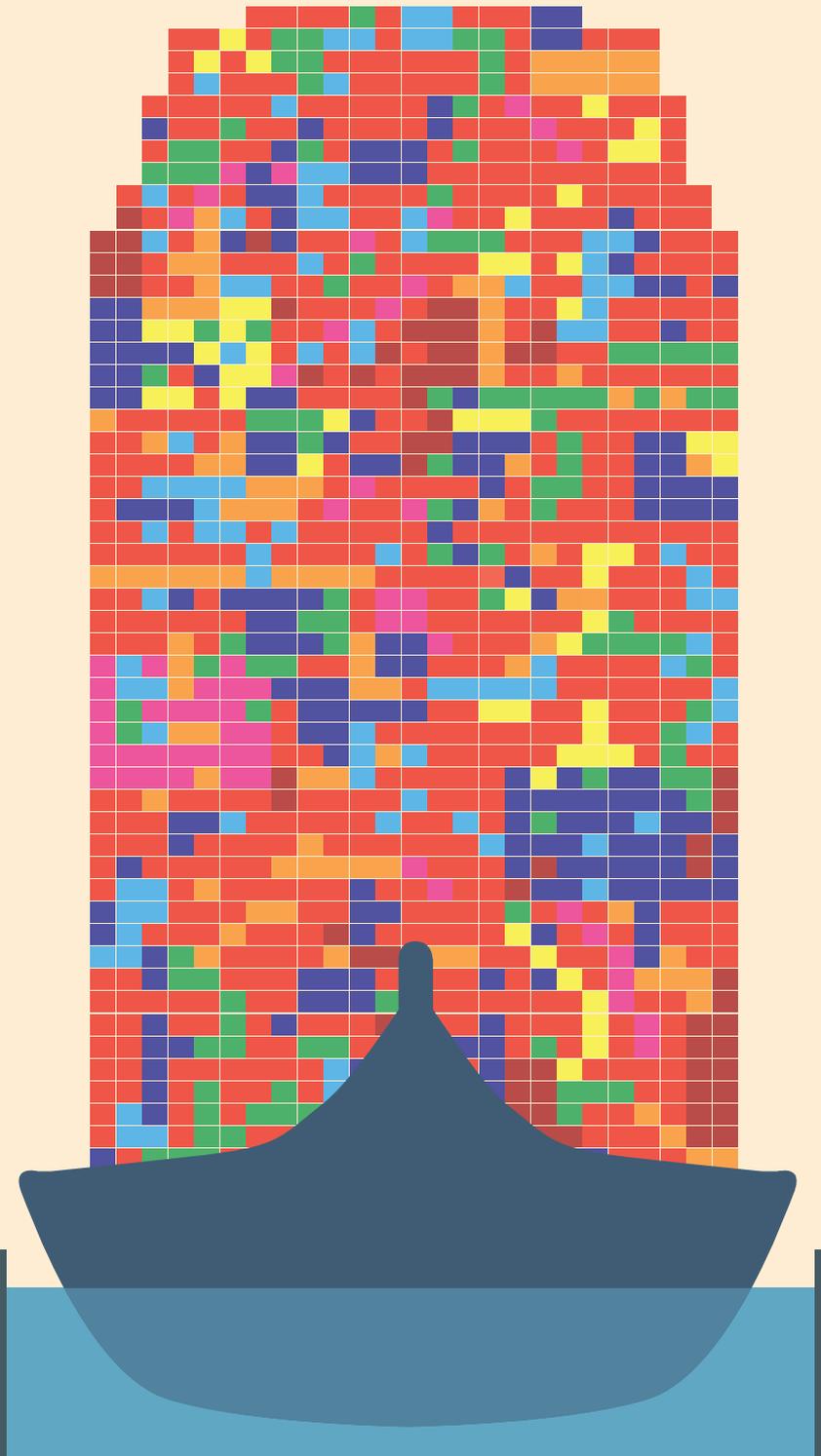
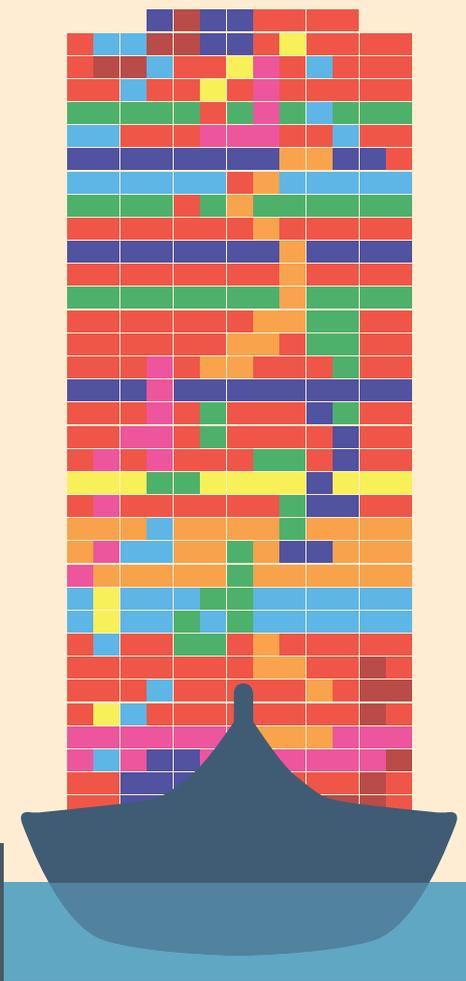
Millionen Tonnen Güter wurden 2015 durch den Panamakanal transportiert, das sind **sechs Prozent** des weltweiten Seefrachtverkehrs. Die Wasserstraße steht jedoch im Wettbewerb mit dem Suezkanal. Der Transport einer Ladung von Shanghai nach New York durch den Panamakanal benötigt im Schnitt 26 Tage. Die Fahrt durch den Suezkanal dauert zwei Tage länger. Doch dieser ist dafür schleusenfrei. Für die durchfahrenden Schiffe gibt es daher keine solch strikte Größenbegrenzung. Den Suezkanal können sogar Schiffe mit 17 700 Containern passieren. Um langfristig konkurrenzfähig zu bleiben, reichen die bisherigen Ausbaumaßnahmen Panamas längst nicht aus. In den kommenden Jahren will man daher den Kanal zusätzlich erweitern.

Handelsrouten: Der größte Frachtanteil, der den Kanal passiert (82,1 Millionen Tonnen), kommt aus Asien und soll an die US-Ostküste



Transportleistung:

Bislang passierten Schiffe mit maximal **4500 Containern** den Panamakanal. Ab Juni 2016 können Frachter mit bis zu **12500 Containern** den Kanal zwischen Atlantik und Pazifik nutzen



Der Panamakanal – die Fakten

Am **15.8.1914** wurde der Panamakanal nach einer Bauzeit von insgesamt **32 Jahren** offiziell eröffnet. Während der Bauphase kamen über **20 000 Arbeiter** ums Leben.

Seit **31.12.1999, 12 Uhr**, wird der Kanal von der **Autoridad del Canal de Panamá** verwaltet. Zuvor stand er unter Kontrolle der USA.

Im Schnitt zahlen die Reedereien für eine Durchfahrt **300 000 Dollar**. Für Kreuzfahrt-

schiffe fallen höhere Gebühren an. **Richard Halliburton** zahlte dagegen nur **36 Cent**. Der Schriftsteller und Abenteuerer durchschwamm den Kanal im Jahr **1928**.

2015 nahm die Kanalbehörde **2,6 Milliarden Dollar** ein. Ein Teil der Einnahmen fließt in den Staatshaushalt von Panama.

Pro Jahr durchquerten bislang rund **14500 Schiffe** den Kanal. Nach Ende der aktuellen

Erweiterung sollen jährlich **16 000** Schiffe den Panamakanal durchfahren.

Der Ausbau wurde vom Konsortium **Grupo Unidos por el Canal** durchgeführt. Dazu zählen auch die europäischen Baukonzerne **Sacyr** und **Impregilo**.

An der Finanzierung des Ausbaus wirkten die **Japan Bank of International Cooperation** und die **Europäische Investitionsbank** mit.